



# भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-एम.एच.-अ.-30102021-230829  
CG-MH-E-30102021-230829

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 524]  
No. 524]

नई दिल्ली, शुक्रवार, अक्टूबर 29, 2021/कार्तिक 7, 1943  
NEW DELHI, FRIDAY, OCTOBER 29, 2021/KARTIKA 7, 1943

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### अधिसूचना

मुंबई, 13 अक्टूबर, 2021

**सं. टीएएमपी/28/2021-जेएनपीटी.**—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा एनएच-4बी, एसएच-54 पर टॉल गेट के बंद होने के कारण पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों से वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के दौरान वसूले जाने वाले टॉल-प्रभारों के संशोधन के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का, इसके साथ संलग्न आदेशानुसार, निपटान करता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

### मामला संख्या टीएएमपी/28/2021-जेएनपीटी

जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास

---

आवेदक

### गणपूर्ति

- श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन सदस्य (वित्त)
- श्री सुनील कुमार सिंह, सदस्य (आर्थिक)

### आदेश

(अक्टूबर, 2021 के 11 वें दिन पारित)

यह मामला एनएच-4बी, एसएच-54 पर टॉल गेट के बंद होने के कारण पत्तन के माध्यम से गुजरने वाले कंटेनरों से वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के दौरान वसूले जाने वाले टॉल-प्रभारों के संशोधन के लिए जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

2.1. जेएनपीटी ने 27 अप्रैल, 2021 के पत्र के द्वारा निम्नलिखित निवेदन किये:

- (i). प्राधिकरण ने 15 सितंबर, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/28/2016-जेएनपीटी के द्वारा 267/-रु. प्रति टीईयू का टॉल प्रभार अनुमोदित किया था जो पत्तन परिसर के सभी द्वारों से भीतर और बाहर जाने वाले सभी टीईयू पर लागू होना था। इसके अतिरिक्त, प्राधिकरण ने पत्तन के सामान्य प्रशुल्क संशोधन के दौरान 18 जून 2020 के राजपत्र संख्या 216 में अधिसूचित दरमानों के अनुसार 267/-रु. प्रति टीईयू का टॉल संग्रहण प्रभार भी अनुमोदित किया।
- (ii). पत्तन द्वारा उक्त दर पर एकत्रित किया गया टॉल मैसर्ज मुंबई जेएनपीटी पोर्ट रोड कंपनी लिमिटेड (एमजेपीआरसीएल) को अंतरित किया जाता है, जिसका प्रयोग वे पत्तन द्वारा उन्हें दिये गए ईसीबी ऋण को चुकाने में करते हैं।
- (iii). फिर भी, यह पाया गया है कि वर्तमान टॉल संग्रहण अपर्याप्त है और मैसर्ज एमजेपीआरसीएल सितंबर, 2020 से अपना ऋण चुकाने का दायित्व पूरा नहीं कर पा रहा है।
- (iv). उपरोक्त के आलोक में, प्राधिकरण का अनुमोदन प्राप्त होने तक, पत्तन 1 मई 2021 से 450/-रु. प्रति टीईयू टॉल प्रभार उगाहने की मंशा रखता है ताकि मैसर्ज एमजेपीआरसीएल पत्तन द्वारा दिये गए ऋण दायित्व को निभा सके।
- (v). प्रस्तावित संशोधित टॉल प्रभार इस प्रकार होंगे:

क्र.सं.	विवरण	टॉल प्रभार (रु. में)
1.	कंटेनर (प्रति टीईयू)	450/-
2.	परियोजना कार्गो और तरल कार्गो सड़क मार्ग से प्रहिस्तत (प्रति एमटी)	22/-
3.	सीमेंट/ एलपीजी प्रति एमटी	5/-

2.2. जेएनपीटी ने संसूचित किया है कि 1 मई, 2021 से उगाहे जाना वाला 450/-रु. का टॉल प्रभार आगामी 2 वर्षों के लिए 10% प्रति वर्ष की वृद्धि के साथ संशोधन के लिए प्रस्तावित है। अन्य कार्गो मदों पर टॉल प्रभार अपरिवर्तित रखने का प्रस्ताव है।

3.1. तदनंतर, जेएनपीटी ने 25 जून, 2021 के पत्र संख्या जेएनपी/फिन/एफए/2021-22/596 के द्वारा संदर्भाधीन विषय पर एक विस्तृत प्रस्ताव दायर किया। जेएनपीटी के निवेदन इस प्रकार हैं:

- (i). जेएनपीटी 15 सितंबर 2017 के प्राधिकरण के आदेश संख्या टीएएमपी/28/2016-जेएनपीटी के अनुपालन में 01 अक्टूबर, 2017 से निम्नलिखित दरों पर टॉल की उगाही कर रहा है।

विवरण	दर
कंटेनर	₹ 267/टीईयू
परियोजना कार्गो / तरल कार्गो सड़क मार्ग द्वारा	₹ 22/एमटी
एलपीजी / सीमेंट	₹ 5/एमटी

- (ii). इस संबंध में, जेएनपीटी ने वर्तमान सड़क से 6/8 लेन युक्त सड़क चौड़ीकरण परियोजना के लिये 400 मिलियन अमरीकी डॉलर का ईसीबी लिया।
- (iii). साथ ही ऋणदाता बैंकों यानी भारतीय स्टेट बैंक और डीबीएस के ऋण और ईसीबी ऋण पर ब्याज की वापसी के लिए मैसर्ज मुंबई जेएनपीटी पोर्ट रोड कंपनी लिमिटेड (एमजेपीआरसीएल) के साथ बैंक-टू-बैंक करार भी किया।

- (iv). मैसर्ज एमजेपीआरसीएल अपर्याप्त निधियों के कारण मूलधन की 3 किस्त और 170 करोड़ रु. की राशि के हैजिंग व्यय तथा मूलधन पर ब्याज और हैजिंग व्यय के 266 करोड़ रु. की चौथी किस्त का भुगतान नहीं कर सका है।
- (v). वित्त वर्ष 2019-20 में 118 करोड़ रु. का और वित्त वर्ष 2020-21 में 106 करोड़ रु. का कुल टॉल संग्रह मैसर्ज एमजेपीआरसीएल के जेएनपीटी को संदेय ऋण के पुनर्भुगतान दायित्व को वहन करने के लिए अपर्याप्त था।
- (vi). उक्त को देखते हुए, मैसर्ज एमजेपीआरसीएल ने एक वित्तीय मॉडल प्रस्तुत किया है जिसके द्वारा टॉल दर को वर्ष 2025 तक 10% वार्षिक वृद्धि के साथ और तत्पश्चात् 5% की वृद्धि के साथ 450/-रु. प्रति टीईयू की संशोधित दर से शेष कार्य को करने और जेएनपीटी को संदेय ऋण पुनर्भुगतान दायित्व को वहन/कम करने के लिए पर्याप्त होगा।
- (vii). मैसर्ज एमजेपीआरसीएल ने परियोजना कार्गो, तरल कार्गो, एलपीजी तथा सीमेंट की सड़क मार्ग से ढुलाई पर टॉल प्रभारों में किसी वृद्धि का कोई प्रस्ताव नहीं किया है।

3.2. उक्त के आलोक में, जेएनपीटी ने प्राधिकरण को 1 मई 2021 से टॉल दरों में निम्नलिखित संशोधन को अनुमोदित करने का अनुरोध किया है, जैसा 27 अप्रैल, 2021 के पत्र के द्वारा अनुरोध किया गया है:-

विवरण	दर
कंटेनर	₹ 450/ टीईयू
परियोजना कार्गो / तरल कार्गो सड़क मार्ग	₹ 22/एमटी
एलपीजी/ सीमेंट	₹ 5/एमटी

3.3. जेएनपीटी ने बताया है कि उक्त दरों में आगामी दो वर्षों में 10% की और वृद्धि होगी।

3.4. पत्तन ने यह भी बताया है कि उन्होंने 29 अप्रैल 2021 को इस संबंध में एक व्यापार सूचना भी जारी की है और 1 मई 2021 से उपरोक्त संशोधित दरों की वसूली भी आरंभ कर दी है।

3.5. उक्त के साथ-साथ जेएनपीटी ने 25 जून 2021 के पत्र के साथ एमजेपीआरसीएल के 15 मार्च, 2021 का पत्र प्रेषित किया है जिसके साथ एमजेपीआरसीएल बोर्ड की तकनीकी आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट संलग्न थी और इसे वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट और 30 अप्रैल, 2016 की व्यापार सूचना के साथ 28 जून 2021 को जेएनपीटी के बोर्ड के समक्ष रखा गया।

3.6. बोर्ड के नोट से यह देखा जा सकता है कि प्रस्ताव के अन्य मुख्य मुद्दे इस प्रकार हैं:-

- (i). सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) ने जेएनपीटी को अपने 13 अप्रैल, 2016 के कार्यालय ज्ञापन संख्या आरडब्ल्यू/एनएच-37011/45/2014-पीपीपी के द्वारा एनएच-4बी और एसएच-54 के टॉल प्लाजाओं से टॉल वसूल करने से रोक देने का निर्देश दिया और इसके स्थान पर वे 1 मई 2016 से जेएनपीटी परिसर पर तब तक टॉल वसूल करें जब तक ऋण दायित्व का पुनर्भुगतान पूरा नहीं हो जाता।
- (ii). मैसर्ज मुंबई जेएनपीटी पत्तन रोड कंपनी लिमिटेड (एमजेपीआरसीएल) ने अपने टॉल ठेकेदारों को 1 मई, 2016 से अपने स्टॉफ को हटाने का निर्देश दिया।
- (iii). जेएनपीटी द्वारा एमजीपीआरसीएल को कंटेनर पर और अन्य सामान्य कार्गो पर उपयुक्त प्रभारों की उगाही करके उनकी राजस्व हानि की क्षति पूर्ति की जायेगी।
- (iv). प्राधिकरण ने 29 अप्रैल, 2016 के पत्र संख्या टीएमपी/28/2016-जेएनपीटी द्वारा कंटेनर परियोजना कार्गो, तरल कार्गो आदि पर टॉल प्रभारों की 1 मई 2010 से वसूली करने का अंतरिम अनुमोदन दिया ताकि मैसर्ज एमजीपीआरसीएल की आय की हानि से बचा जा सके।

- (v). तदनुसार, जेएनपीटी ने 30 अप्रैल, 2016 को जेएनपीटी से होकर गुजरने वाले कंटेनर और अन्य कार्गो पर 01 मई 2016 से निम्नलिखित टॉल प्रभारों की वसूली के लिए एक व्यापारिक सूचना जारी की:

विवरण	दर
कंटेनर	₹ 240 प्रति टीईयू
परियोजना कार्गो / तरल कार्गो सड़क मार्ग	₹ 20 प्रति एमटी
एलपीजी/ सीमेंट	₹ 5 प्रति एमटी

- (vi). जेएनपीटी ने अपने 27 अप्रैल, 2017 के पत्र संख्या जेएनपी/फिन/एफए/2017/1677 द्वारा प्राधिकरण को टॉल प्रभारों को निम्नलिखित संशोधित करने की संसूचना दी:

विवरण	दर
कंटेनर	₹ 267 प्रति टीईयू
परियोजना कार्गो / तरल कार्गो सड़क मार्ग	₹ 22 प्रति एमटी
एलपीजी/ सीमेंट	₹ 5 प्रति एमटी

- (vii). प्राधिकरण ने 15 सितंबर, 2017 के आदेश के द्वारा उक्त दरों को अनुमोदित किया और उन्हें 01 अक्टूबर, 2017 से कार्यान्वित किया।
- (viii). वित्त वर्ष 2019-20 में मैसर्ज एमजेपीआरसीएल का टॉल संग्रह लगभग 118 करोड़ रु. था (कंटेनर टॉल संग्रह 108 करोड़ रु. और बल्क टॉल संग्रह 10 करोड़ रु.) जो 318 करोड़ रु. की ईसीबी मूलधन राशि के पुनर्भुगतान और वित्तीय वर्ष 2019-20 में 153 करोड़ रु. की ब्याज लागत को वहन करने के लिए अपर्याप्त था।
- (ix). इसी प्रकार वित्त वर्ष 2020-21 में मैसर्ज एमजेपीआरसीएल का टॉल संग्रह लगभग 106 करोड़ रु. था (कंटेनर टॉल संग्रह 97 करोड़ रु. और बल्क टॉल संग्रह 9 करोड़ रु.) जो 320.37 करोड़ रु. की ईसीबी मूलधन राशि के पुनर्भुगतान और वित्तीय वर्ष 2020-21 में 116.03 करोड़ रु. की ब्याज लागत को वहन करने के लिए अपर्याप्त था।
- (x). जेएनपीटी ने साथ ही ऋणदाता बैंकों यानी भारतीय स्टेट बैंक और डीबीएस के ऋण और ईसीबी ऋण पर ब्याज की वापसी के लिए मैसर्ज एमजेपीआरसीएल के साथ बैक-टू-बैक करार भी किया।
- (xi). मैसर्ज एमजेपीआरसीएल अपर्याप्त निधियों के कारण मूलधन की 3सरी किस्त और 170 करोड़ रु. की राशि के हैजिंग व्यय और मूलधन की चौथी किस्त तथा हैजिंग व्यय के कुल 266 करोड़ रु. का भुगतान नहीं कर सका है।
- (xii). मैसर्ज एमजेपीआरसीएल के साथ काफी दौर की चर्चा के पश्चात् उन्होंने विभिन्न प्रतिमानों और संकल्पनाओं पर सुविचार करके जेएनपीटी से लिये गए ऋण की वर्तमान और भावी ऋण सेवाओं को पूरा करने के लिए टॉल प्रभारों में संशोधन का एक वित्तीय मॉडल प्रस्तुत किया।
- (xiii). मैसर्ज एमजेपीआरसीएल द्वारा प्रस्तुत वित्तीय मॉडल के मुख्य बिंदु इस प्रकार हैं:-
- (क). मूलधन राशि की वापसी 31 मार्च 2024 से 31 मार्च, 2036 तक बढ़ा दी जाए।
- (ख). टॉल प्रभारों की दर को 267/-रु. से बढ़ा कर 450/-रु. और पहले 3 वर्ष के लिए 10% वृद्धि और उसके पश्चात् 5% वृद्धि की जाए।
- (ग). परियोजना लागत 1369 करोड़ रु. से बढ़ गयी है जबकि मूल ईपीसी 2051 करोड़ रु. है। संशोधित परियोजना लागत 3420 करोड़ रु. हो जायेगी।
- (घ). विस्तारित ऋण अवधि के दौरान औसत डीएससीआर 1.79 गुणा है।

- (xiv). यह देखा जा सकता है कि बल्क टॉल संग्रह कुल टॉल संग्रह का सारगर्भित हिस्सा नहीं है और इसके संशोधन से टॉल संग्रहण राशि में कोई महत्वपूर्ण वृद्धि नहीं होगी।
- (xv). मैसर्स एमजेपीआरसीएल ने एक वित्तीय मॉडल प्रस्तुत किया है जिसके द्वारा टॉल दर को संशोधित कर वर्ष 2025 तक 10% वार्षिक वृद्धि के साथ और तत्पश्चात् 5% की वृद्धि के साथ 450/-रु. प्रति टीईयू किया जाये और रियायत अवधि को 2036 तक बढ़ाया जाये जो शेष कार्य को करने और जेएनपीटी को संदेय ऋण पुनर्भुगतान दायित्व को वहन/कम करने के लिए पर्याप्त होगी।
- (xvi). एनएचएआई और जेएनपीटी के अधिकारियों में हुई चर्चा के पश्चात्, सक्षम प्राधिकारी ने कंटेनर के टॉल प्रभारों को 267/-रु. से बढ़ाकर 450/-रु. करने के प्रस्ताव को स्वीकार कर लिया। अन्य कार्गो के टॉल प्रभार अपरिवर्तित रहेंगे।
- (xvii). 27 अप्रैल 2021 का एक पत्र इस अनुरोध के साथ प्राधिकरण को भेजा गया कि 1 मई, 2021 से उगाहे जाना वाला कंटेनर के टॉल प्रभारों को 267/-रु. से बढ़ाकर 450/-रु. का टॉल प्रभार आगामी 2 वर्षों के लिए 10% प्रति वर्ष की वृद्धि के साथ संशोधन के लिए प्रस्तावित है। सड़क मार्ग द्वारा वाहित परियोजना कार्गो, तरल कार्गो और सीमेंट तथा एलपीजी के टॉल प्रभार अपरिवर्तित रखे गए।
- (xviii). साथ ही, जेएनपीटी ने संशोधित टॉल प्रभारों को 01 मई, 2021 से प्रभावी करने के बारे में 29 अप्रैल, 2021 को एक व्यापार सूचना जारी की।

4.1. जेएनपीटी के 25 जून, 2021 के पत्र, उसके अनुलग्नकों सहित, के प्रारंभिक परीक्षण किये जाने पर इसमें कुछेक कमियां पायी गईं। 2 जुलाई, 2021 के पत्र के द्वारा जेएनपीटी से टॉल प्रभारों के संशोधन के अनुमोदन संबंधी बोर्ड के संकल्प के साथ-साथ 450/रु. प्रति टीईयू के प्रस्तावित टॉल प्रभारों तक पहुंचने का लागत विवरण तथा 450/-रु. प्रति टीईयू का प्रभार निकालने वाले विभिन्न वित्तीय मॉडलों पर जेएनपीटी की मुंबई जेएनपीटी पोर्ट रोड कंपनी लिमिटेड (एमजेपीआरसीएल) के साथ हुई चर्चाओं की बैठकों के कार्यवृत्त भेजने का अनुरोध किया गया।

4.2. तदनुसार, जेएनपीटी ने 14 जुलाई 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा टॉल से संबंधित लागत विवरण प्रस्तुत किया। लागत पत्रक के संबंधित उद्धरण नीचे पुनरुद्धरित किया जाता है:-

जेएनपीटी के टॉल प्रभारों का परिकलन				
क्र.सं.	विवरण	2021-22	2022-23	2023-24
क.	कंटेनर, शुष्क बल्क, परियोजना कार्गो व तरल कार्गो का कुल यातायात टीईयू में (1टीईयू=12एमटी)	47,058,975	50,470,467	52,237,792
	60%	28,235,385	30,282,280	31,342,675
	40%	18,823,590	20,188,187	20,895,117
ख.	कुल यातायात जिस पर टॉल एकत्र किया जाना है (टीईयू में) (क x 1.5)	<b>56,470,770</b>	60,564,560	<b>62,685,350</b>
ग.	2021-22 से 2023-24 के लिए अपेक्षित कुल टॉल संग्रह (राशि रु. में)	<b>2,541,184,650</b>	<b>2,997,945,720</b>	<b>3,413,217,308</b>
घ.	प्रस्तावित टॉल दर प्रति टीईयू	<b>450.00</b>	<b>495.00</b>	<b>544.50</b>

4.3. तदनंतर, जेएनपीटी ने 20 जुलाई, 2021 के अपने ई-मेल के द्वारा विषयक प्रस्ताव के अनुमोदन संबंधी बोर्ड संकल्प की प्रति भेजी।

5. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, जेएनपीटी के 25 जून 2021, 14 जुलाई 2021 और 20 जुलाई, 2021 के ई-मेल प्रस्तावों की प्रति संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिये 16 जुलाई 2021 के पत्र के द्वारा भेजी गई। कुछेक प्रयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां भेजी जिन्हें फीड बैक सूचना के तौर पर जेएनपीटी को भेजा गया। जेएनपीटी ने 05 अगस्त 2021 और 16 सितंबर, 2021 के पत्रों के द्वारा अपना उत्तर भेजा।

6.1. प्रस्ताव की आरंभिक समीक्षा के आधार पर, हमारे 30 जुलाई 2021 और 24 सितंबर, 2021 के पत्रों के द्वारा कुछेक मुद्दों पर जेएनपीटी से अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण मांगा गया था। 13 अगस्त, 2021, 31 अगस्त, 2021 के अनुस्मारकों के पश्चात्, जेएनपीटी ने 16 सितंबर, 2021 के और 30 सितंबर, 2021 के पत्रों के द्वारा अपना उत्तर भेजा। मांगी गई सूचना और जेएनपीटी द्वारा दिया गया उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया जाता है:

क्र.सं.	मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का उत्तर
	<b>30 जुलाई 2021 के पत्र के अनुसार</b>	
(i).	<b>सामान्य</b>	
(क).	जैसा टैक्नों आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट (टीईवीआर) के पृष्ठ 63 में यह उल्लेख किया गया है कि परिचालन और अनुरक्षण लागत के परिकलन के प्रयोजन से, एनएचएआई के 29 अप्रैल 2011 के परिपत्र संख्या एनएचएआई/110033/सीजीएम(फिन)/2011 और 26 नवंबर, 2011 के समसंख्यक शुद्धिपत्र में उल्लिखित कारकों पर सुविचार किया गया है। जेएनपीटी हमारे संदर्भ के लिए एनएचएआई के 29 अप्रैल 2011 और 25 नवंबर, 2011 के परिपत्रों की प्रतियां उपलब्ध कराये।	[जेएनपीटी ने एनएचएआई के 29 अप्रैल 2011 और 25 नवंबर, 2011 के परिपत्रों की प्रतियां उपलब्ध कराई।]
(ख).	मुंबई जेएनपीटी पोर्ट रोड कंपनी लिमिटेड के वर्ष 2016-17, 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के वित्तीय निष्पादन जेएनपीटी द्वारा यथाप्रस्तुत टीईवीआर में पृष्ठ संख्या 42 पर देखे जा सकते हैं। जेएनपीटी वर्ष 2016-17, 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के क्रमशः लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं को प्रस्तुत करे।	[जेएनपीटी वर्ष 2016-17, 2017-18, 2018-19 और 2019-20 के क्रमशः लेखापरीक्षित वार्षिक लेखाओं को प्रस्तुत कर दिया है।]  जेएनपीटी ने बताया है कि वित्त वर्ष 2019-20 के वार्षिक लेखाओं पर एजीएम का अनुमोदन लंबित है।
(ग).	पत्तन को यह जानकारी होगी कि महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारण नीति 2015, जिसके आधार पर, एनएच-4बी, एसएच-54 के टॉल गेट बंद होने के कारण कंटेनर और अन्य कार्गो के पत्तन से होकर गुजरने पर टॉल प्रभारों के निर्धारण के पहले के प्रस्ताव पर इस प्राधिकरण ने 15 सितंबर, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/28/2016-जेएनपीटी के द्वारा अनुमोदन किया था को महापत्तन न्यास प्रशुल्क निर्धारण नीति 2018 से प्रति स्थापित कर दिया गया है जो 01 अप्रैल, 2019 से लागू है। इस संबंध में, जेएनपीटी यह पुष्टि करे कि संदर्भाधीन प्रस्ताव पूर्ववर्ती पोत महापत्तन न्यास प्रशुल्क नीति के अनुसार है और यह भी पुष्टि करें कि जेएनपीटी द्वारा निकाली गई प्रस्तावित दरें एआरआर मॉडल पर आधारित हैं यानी लागत + नियोजित पूंजी पर @ 16% की दर से लाभ।	पत्तन टॉल प्रभारों की वसूली पत्तन, पोत परिवहन और जलमार्ग मंत्रालय के निदेश पर कर रहा है और उसे एमजेपीआरसीएल को भेज रहा है। एमजेपीआरसीएल द्वारा प्रस्तुत वित्तीय मॉडल के अनुसार नियोजित पूंजी पर लाभ इस स्तर पर व्यवहारिक नहीं है। प्रस्ताव पहले तीन वर्षों के लिए 10% और उसके पश्चात् प्रति वर्ष 5% की वृद्धि के साथ 450/-रु. प्रति टीईयू की घटी दरों पर तैयार किया गया है। उस पर 5 अगस्त, 2021 को वीडियो कान्फ्रेंसिंग के माध्यम से हुई संयुक्त सुनवाई में चर्चा की गई थी।
(ii).	<b>यातायात:</b> जेएनपीटी द्वारा प्रस्ताव के साथ प्रस्तुत टीईवीआर के पृष्ठ 57 पर की गई संकल्पना में, यह उल्लेख किया गया है कि दरों के परिकलन के लिए जेएनपीटी द्वारा 70% टीईयू और 30% एफईयू (टीईयू का 1.5 गुणा, पीडी के यथा सुझावानुसार) के अनुपात में सुविचार किया गया है। लेकिन, जेएनपीटी के टॉल प्रभार परिकलन विवरण में और जेएनपीटी द्वारा अपने 14 जुलाई 2021 के ई-मेल द्वारा प्रस्तुत वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट, में टीईयू और एफईयू का सुविचारित अनुपात क्रमशः 60% और	टीईवीआर के पृष्ठ 57 में लिपिकीय गलती है इसे 70% और 30% के स्थान पर 60% और 40% समझा जाये। जेएनपीटी का वित्त वर्ष 2020-21 में टीईयू और एफईयू का औसत 60.31:30.68 है।

	<p>40% है। इस संबंध में, जेएनपीटी, टीईवीआर से टीईयू और एफईयू के अनुपात में परिवर्तन के कारण बतायें और यह भी बतायें कि राजस्व आकलन में 60% और 40% के टीईयू और एफईयू के सुविचार का आधार क्या है।</p> <p>जेएनपीटी वर्तमान औसत टीईयू और एफईयू बताये जो जेएनपीटी टॉल प्रकार से होकर गुजरता है।</p>	
(iii).	<p><b>राजस्व :</b></p> <p>जेएनपीटी के टॉल प्रभागों के परिकलन विवरण से देखा जा सकता है कि कुल यातायात जिस पर टॉल वसूला जाता है, का आकलन वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के लिए क्रमशः 56,470,770 टीईयू, 60,564,560 टीईयू और 62,685,350 टीईयू है और संबंधित वर्षों से राजस्व का आकलन क्रमशः 254,11,84,650/-रु. 299,79,45,720/-रु. और 341,32,17,308/-रु. है। इस प्रकार, संबंधित वर्षों के लिए औसत 45.00 रु. प्रति टीईयू 49.50 रु. प्रति टीईयू और 54.45 रु. प्रति टीईयू निकलता है। जबकि संबंधित वर्षों के लिए औसत टॉल दर प्रति टीईयू 450.00 रु. प्रति टीईयू 495.00 रु. प्रति टीईयू और 544.50 रु. प्रति टीईयू निकलता है।</p> <p>जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट में दिये गए प्रशुल्क, राजस्व परिचालन व्यय के आंकड़ों में कोई स्पष्टता नहीं है कि क्या मान मिलियन/ करोड़/ लाख में हैं। लेकिन, पाद-टिप्पण में यह बताया गया है कि मूल्यवर्ग मिलियन भारतीय रु. में है। जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत टीईवीआर रिपोर्ट के आधार पर आंकड़ों का मान यातायात के लिए मिलियन टीईयू/एफईयू तथा राजस्व, परिचालन व्यय और अन्य वित्तीय डाटा के लिए करोड़ रु. मान लिया जाता है। जेएनपीटी उक्त स्थिति को स्पष्ट करें।</p>	<p>वित्तीय मॉडल करोड़ रु. में बनाया गया है और टीईयू के आंकड़ मिलियन में हैं। अतः मात्र सुविधा के लिए टीईयू की संख्या मिलियन में दशरूपी गई है।</p> <p>प्रति टीईयू दर इस प्रकार परिकलित की गई है:-</p> <p>56,47,077 टीईयू x 450 रु. प्रति टीईयू = 254,11,84,650 रु.।</p>
(iv).	<p><b>परिचालन व्यय :</b></p>	
(क).	<p>जेएनपीटी ने अभाव दायित्व अवधि (डीएलपी) व्ययों के लिए वर्ष 2022-23 के लिए 30.81 करोड़ रु. की राशि पर सुविचार किया है वर्ष 2023-24, 2024-25 और 2025-26 के लिए 41.08 करोड़ रु. को जिसे संविदा करार (टीईवीआर का पृष्ठ 64) के अनुसार सुविचार में लिया गया बताया गया है। इस संबंध में, जेएनपीटी संविदा करार का संबंधित उद्धरण प्रस्तुत करे और संबंधित वर्षों के डीएलपी व्यय निकालने का आधार भी बताये।</p>	<p>डीएलपी अवधि के दौरान कुछेक व्यय को सुविचार में नहीं लिया गया क्योंकि परिचालन और अनुरक्षण के लिए ठेकेदार उत्तरदायी है और ठेकेदार को अनुच्छेद 14.1.1. खंड के अनुसार राशि का भुगतान किया जाता है जिसे नीचे उद्धरत किया जाता है:-</p> <p>“ठेकेदार अंतरिम प्रमाण पत्र की तारीख से 4 (चार) वर्ष की अवधि के लिए परियोजना राजमार्ग का अनुरक्षण करेगा (अनुरक्षण अवधि)। अनुरक्षण दायित्वों के निर्वहन के लिए ठेकेदार को अनुरक्षण के प्रथम वर्ष के लिए संविदा कीमत का 1.5% के समान राशि का भुगतान किया जायेगा और अनुरक्षण के दूसरे, तीसरे और चौथे वर्ष में संविदा के 2% पर,</p>

		<p>सभी करें सहित, भुगतान किया जायेगा।</p> <p>तदनुसार, प्रस्तुत (डीएलपी) व्यय जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत टेकनो आर्थिक व्यवहार्यता रिपोर्ट के अनुरूप है।</p>																	
(ख).	टीईवीआर के पृष्ठ 64 पर यह संकल्पना की गई है कि टॉल-प्लाजा परिचालन के लिए वार्षिक लागत वर्ष 2010-11 में 5% प्रति वर्ष की वृद्धि के साथ 1.60 करोड़ रु. प्रति टॉल प्रति वर्ष है। लेकिन, जेएनपीटी ने अपनी वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट में टॉल प्लाजा और ओएंडएम व्ययों के लिए वर्ष 2020-21 से 2020-26 तक परिचालन आय के 3% पर सुविचार में ली है। वर्ष 2026-27 से आगे के वर्षों के लिए टॉल-प्लाजा और ओएंडएम व्यय के लिए टीईवीआर में की गई संकल्पना के अनुसार प्रतीत होती है। जेएनपीटी व्ययों के आकलन में टीईवीआर में की गई संकल्पना के अनुसार विचलन के कारण स्पष्ट करे।	<p>एनएचएआई के व्ययों की संकल्पना के लिए जारी परिपत्र स्थूल आधार पर करने के हैं प्राकृति में वे अनुशासात्मक नहीं हैं। वास्तविक व्यय वास्तविक परिदृश्य के आधार पर परिवर्तित हो सकते हैं। यहां एमजेपीआरसीएल के मामले में 4 टॉल प्लाजाओं पर टॉल वसूला नहीं जाता है और तदनुसार, वास्तविक व्यय वह नहीं हो सकते जो अन्य कार्य कर रहे टॉल प्लाजाओं पर हो रहे हैं। अतः परिपत्रों में दी गई संकल्पनाओं को अपनाये जाने के स्थान पर हमने कुछेक व्ययों को वास्तविकता के आधार पर आशोधित किया है। यह भी, यदि वांछित होगा तो व्ययों को बढ़ाया जा सकता है, परंतु इसका असर प्रति टीईयू दर पर पड़ेगा, जिसे व्ययों में वृद्धि के साथ बढ़ाया जा सकता है, जो तस्वीर की उलटी तरफ दिखायेगा, और प्रति टीईयू प्रभारों के निबंधन में अनावश्यक भार पड़ेगा।</p>																	
(ग).	जेएनपीटी ने वर्ष 2026-27 की वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट में 1.08 करोड़ रु. की राशि बिजली और पेट्रोलिंग व्यय के लिए सुविचार में ली है। तत्पश्चात् इस राशि को 5% प्रति वर्ष की दर से बढ़ा दिया जाता है। लेकिन, बिजली और पेट्रोलिंग व्यय की राशि निम्नलिखित गणना के अनुसार 2.29 करोड़ रु. बनती है:	<p>एनएचएआई के व्ययों की संकल्पना के लिए जारी परिपत्र स्थूल आधार पर करने के हैं प्राकृति में वे अनुशासात्मक नहीं हैं। वास्तविक व्यय वास्तविक परिदृश्य के आधार पर परिवर्तित हो सकते हैं। यहां एमजेपीआरसीएल के मामले में 4 टॉल प्लाजाओं पर टॉल वसूला नहीं जाता है और तदनुसार, वास्तविक व्यय वह नहीं हो सकते जो अन्य कार्य कर रहे टॉल प्लाजाओं पर हो रहे हैं। अतः परिपत्रों में दी गई संकल्पनाओं को अपनाये जाने के स्थान पर हमने कुछेक व्ययों को वास्तविकता के आधार पर आशोधित किया है। यह भी, यदि वांछित होगा तो व्ययों को बढ़ाया जा सकता है, परंतु इसका असर प्रति टीईयू दर पर पड़ेगा, जिसे व्ययों में वृद्धि के साथ बढ़ाया जा</p>																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>क्र.सं.</th><th></th><th>4 लेन</th><th>6 लेन</th><th>8 लेन</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क.</td><td>सड़क की लंबाई (कि.मी. में)</td><td>3.145</td><td>20.950</td><td>22.962</td></tr> <tr> <td>ख.</td><td>वर्ष 2010-11 में बिजली और गश्त लागत (करोड़ रु. में प्रति कि.मी.) (टीईवीआर ओर में की गई संकल्पना के अनुसार)</td><td>0.013</td><td>0.013</td><td>0.013</td></tr> </tbody> </table>	क्र.सं.		4 लेन	6 लेन	8 लेन	क.	सड़क की लंबाई (कि.मी. में)	3.145	20.950	22.962	ख.	वर्ष 2010-11 में बिजली और गश्त लागत (करोड़ रु. में प्रति कि.मी.) (टीईवीआर ओर में की गई संकल्पना के अनुसार)	0.013	0.013	0.013			
क्र.सं.		4 लेन	6 लेन	8 लेन															
क.	सड़क की लंबाई (कि.मी. में)	3.145	20.950	22.962															
ख.	वर्ष 2010-11 में बिजली और गश्त लागत (करोड़ रु. में प्रति कि.मी.) (टीईवीआर ओर में की गई संकल्पना के अनुसार)	0.013	0.013	0.013															



ग.	व्यय में गुणांक गुणक (टीईयूआर में की गई संकल्पना के अनुसार)	100%	150%	200%	सकता हैं, जो तस्वीर की उलटी तरफ दिखायेगा, और प्रति टीईयू प्रभागों के निबंधन में अनावश्यक भार पड़ेगा।
घ.	वर्ष 2010-11 में बिजली और गश्त लागत (करोड़ रु. में प्रति कि.मी.)  (घ) = (क) x (ख) x (ग).	0.04	0.41	0.60	
ङ.	वर्ष 2010-11 के लिए कुल बिजली और गश्त लागत आधार है।	1.05 करोड़ रु.			
च.	5% प्रति वर्ष की वृद्धि के साथ वर्ष 2026-27 के लिए कुल बिजली और गश्त लागत यानी 2010-11 से 2026-27 तक (टीईवीआर में की गई संकल्पना के अनुसार)	2.29 करोड़ रु. [1.05 x (1.05) <sup>16</sup> ]			
छ.	जेएनपीटी द्वारा वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट में 2026-17 के लिए सुविचारित कुल बिजली और गश्त लागत	1.08 करोड़ रु.			
ज.	विचलन	1.21 करोड़ रु.			
इसलिये, जेएनपीटी वर्ष 2026-27 के लिये बिजली और पेट्रोलिंग व्यय से संबंधित आंकड़ों को संशोधित और सुधार करे। जेएनपीटी वर्ष 2021-22 से 2025-26 के लिये बिजली और पेट्रोलिंग व्यय का आकलन न करने के कारण भी स्पष्ट करे।					
(घ).	टीईवीआर में पृष्ठ संख्या 64 में की गई संकल्पना के अनुसार निगमित कार्यालय व्यय सहित अन्य कार्यालयीन व्यय वित्त वर्ष 2010-11 में 5% प्रति वर्ष की वृद्धि के साथ 2.50 करोड़ रु. प्रति वर्ष मान्य किये गए हैं। लेकिन जेएनपीटी ने अपनी वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट में वित्त वर्ष 2020-21 में मात्र 1.00 करोड़ रु. ही सुविचार में लिए हैं और उसके पश्चात् पिछले वर्ष पर 0.05 करोड़ रु. प्रति वर्ष की एक समान वृद्धि पर सुविचार किया गया है। इस संबंध में, जेएनपीटी टीईवीआर में की गई संकल्पना के प्रति व्यय में विचलन के कारण स्पष्ट करे।				एनएचएआई के व्ययों की संकल्पना के लिए जारी परिपत्र स्थूल आधार पर करने के हैं प्राकृति में वे अनुशासात्मक नहीं हैं। वास्तविक व्यय वास्तविक परिदृश्य के आधार पर परिवर्तित हो सकते हैं। यहां एमजेपीआरसीएल के मामले में 4 टॉल प्लाजाओं पर टॉल वसूला नहीं जाता है और तदनुसार, वास्तविक व्यय वह नहीं हो सकते जो अन्य कार्य कर रहे टॉल प्लाजाओं पर हो रहे हैं। अतः परिपत्रों में दी गई संकल्पनाओं

		को अपनाये जाने के स्थान पर हमने कुछेक व्ययों को वास्तविकता के आधार पर आशोधित किया है। यह भी, यदि वांछित होगा तो व्ययों को बढ़ाया जा सकता है, परंतु इसका असर प्रति टीईयू दर पर पड़ेगा, जिसे व्ययों में वृद्धि के साथ बढ़ाया जा सकता है, जो तस्वीर की उलटी तरफ दिखायेगा, और प्रति टीईयू प्रभागों के निबंधन में अनावश्यक भार पड़ेगा।
(ङ).	जेएनपीटी ने वर्ष 2026-27 से आगे 5.13 करोड़ रु. प्रति वर्ष के बीमा व्यय का आकलन किया है। इस संबंध में जेएनपीटी बीमा व्यय की 5.13 करोड़ रु. प्रति वर्ष की राशि निकालने का आधार प्रस्तुत करे और ऐसे व्यय को वर्ष 2021-22 से 2025-26 तक सुविचार में न लेने के कारण भी बताएं।	परिपत्र के अनुसार, बीमा व्यय कुल परियोजना लागत का 0.15% होगा और इस पर ही सुविचार किया गया है।
(च).	वर्ष 2021-22 और उससे आगे के लिए प्रशासनिक व्यय राजस्व के 2% पर सुविचार करने का आधार भी प्रस्तुत करे।	यह लागत राजस्व प्रबंधन के लिए उद्योग की प्रथा के अनुसार है।
	<b>24 सितंबर, 2021 के पत्र के द्वारा</b>	
(i).	संलग्न लागत विवरण में कंटेनर, सीमेंट, अन्य कार्गो और तरल कार्गो के यातायात के अलग से आंकड़ें नहीं दिये गए हैं। यातायात के समेकित आंकड़े ही दिये गए हैं। यातायात का अलग-अलग ब्यौरा दिया जाए।	अलग-अलग यातायात को दर्शाने वाला लागत विवरण संलग्न है।
(ii).	ऐसा प्रतीत होता है कि वह यातायात निकालने के लिए जिस पर टीईयू में टॉल वसूला जायेगा। 1.5 के गुणक से गुण करके समेकित यातायात निकाला गया है। समेकित यातायात आंकड़ों पर 1.5 का गुणक लागू करने का आधार बताएं।	40 टीईयू के लिए महापत्तन न्यास प्रशुनिर्धारण नीति 2015 को कार्यान्वित करने के लिए कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 9.5 के आधार पर 1.5 का गुणक लिया गया है।
(iii).	वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के टॉल संग्रह के 254.12 करोड़ रु. 299.79 करोड़ रु. और 341.32 करोड़ रु. की राशि लिए की अपेक्षा का आधार बताएं।	जेएनपीटी द्वारा कोई उत्तर नहीं दिया गया है।
(iv).	वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के टॉल संग्रह के क्रमशः 254.12 करोड़ रु. 299.79 करोड़ रु. और 341.32 करोड़ रु. की राशि की अपेक्षा पर सुविचार करते हुए और उन्हीं वर्षों के लिए समेकित यातायात क्रमशः 56,470,770 टीईयू, 60,564,560 टीईयू और 62,685,350 टीईयू को सुविचार में लेकर टॉल दर प्रति टीईयू 45/-रु. निकलती है न कि 450/-रु. प्रति टीईयू, जैसा जेएनपीटी ने प्रस्ताव किया है। आंकड़ों की फिर से जांच करें और सही आंकड़े प्रस्तुत किये जाएं।	कृपया लागत विवरण देखें।

6.2. जेएनपीटी द्वारा 30 सितंबर, 2021 के अपने पत्र के द्वारा यथा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण निम्नवत् है:

विवरण	2021-22	2022-23	2023-24
कंटेनर कार्गो, टीईयू में घटा: आईसीडी यातायात @ वर्ष 2021-22 के लिए 16.63%, 2022-23 के लिए 15% और 2023-24 के लिए 16%	4000000	4304000	4432000
शुष्क बल्क (सीमेंट) तथा अन्य (एमटी में)	5870770	6016560	6201350
तरल कार्गो (सड़क मार्ग द्वारा वाहित) (एमटी में)	2600000	2900000	3300000
योग ख + ग (एमटी में)	8470770	8916560	9501350
योग शुष्क बल्क, परियोजना कार्गो व तरल टीईयू में (1 टीईयू = 12 एमटी)	705898	743047	791779
कुल कंटेनर यातायात	4705898	5047047	5223779
60%	2823539	3028228	3134268
40%	1882359	2018819	2089512
कुल कंटेनर यातायात जिस पर टॉल वसूल किया जायेगा (टीईयू में)	5647077	6056456	6268535
एमजेपीआरसीएल द्वारा सुविचारित कुल टॉल संग्रह राशि (राशि रु. में)	2541184650	2997945720	3413217308
<b>प्रस्तावित टॉल दर प्रति टीईयू</b>	<b>450.00</b>	<b>495.00</b>	<b>544.50</b>

7. कोविड-19 महामारी को देखते हुए और पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 16 अप्रैल, 2020 के पत्र संख्या 11053/30/2020-कोविड के द्वारा वर्चुअल बैठकों आयोजित करने के निर्देश के अनुसार, संदर्भाधीन मामले में वीडियों कान्फ्रेंसिंग के माध्यम से 05 अगस्त, 2021 को संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया। संयुक्त सुनवाई में जेएनपीटी, एनएचएआई और प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों ने अपने निवेदन रखे।

8.1. संयुक्त सुनवाई के दौरान, सीएसएलए ने टॉल प्रभारों के संग्रह करने के तरीके के बारे में प्रश्न किया। उनका मत था कि जेएनपीटी को व्यापार से सीधे टॉल प्रभार वसूलने चाहिए और कि शिपिंग लाइनों को टॉल प्रभारों की उगाही से बाहर रखा जाना चाहिए। अतः, जेएनपीटी को इस पहलु पर सुविचार करने को कहा गया।

8.2. इस संबंध में, जेएनपीटी ने 05 अगस्त, 2021 के अपने पत्र के द्वारा संसूचित किया कि आम जनता के हित में और पत्तन के यातायात की भीड़-भाड़ को कम करने के उद्देश्य से एमजेपीआरसीएल द्वारा संचालित एनएच-4बी और एचएच-54 के टॉल प्लाजाओं को बंद करने का निर्णय लिया गया था और शुल्क को एमजेपीआरसीएल की ओर से जेएनपीटी द्वारा टॉल प्रभार एकत्र किये जायेंगे। जेएनपीटी ने यह भी बताया कि, वास्तव में शिपिंग लाइनें जेएनपीटी के पास पंजीकृत हैं न कि व्यापार। इसलिए, व्यापार से सीधे टॉल-प्रभार एकत्र किया जाना संभव नहीं होगा।

9. इसके अतिरिक्त, संयुक्त सुनवाई के पश्चात्, मेरीटाइम एसोसिएशन ऑफ नेशनवाइड शिपिंग एजेंसीज इंडिया (एमएएनएसई) ने 12 अगस्त 2021 के ई-मेल द्वारा अपनी अतिरिक्त टिप्पणियां भेजी। इन्हें फीड-बैक सूचना के तौर पर जेएनपीटी को भेजा गया। जेएनपीटी ने 16 सितंबर 2021 के पत्र के द्वारा अपना उत्तर भेजा।

10. इस मामले में परामर्श संबंधी कार्यवाई इस प्राधिकरण के कार्यालयी रिकॉर्ड में उपलब्ध है। संबंधित पक्षों द्वारा दिए गए मतों का सार उनको पृथक रूप से प्रेषित किया जाएगा। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर उपलब्ध कराए जाएंगे।

11. मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई सूचना की समग्रता के आधार पर निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i) एनएच-4बी और एनएच-54 की सड़कों पर भारी यातायात भीड़-भाड़, विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) यानी मुम्बई जेएनपीटी पोर्ट रोड कंपनी लिमिटेड (एमजेपीआरसीएल) द्वारा टॉल-गेटों पर लम्बी लम्बी लाइनों को देखते हुए सरकार ने, व्यापार को सुगम बनाने की नीति के अनुपालन में 01 मई, 2016 से उक्त टॉल गेटों को बंद करने का निर्णय लिया। चूंकि इन सड़कों के मुख्य प्रयोक्ता, जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास (जेएनपीटी) को जाने वाला यातायात ही होता था। तब यह निर्णय लिया गया था कि टोल (प्रयोक्ता शुल्क जेएनपीटी द्वारा अपने परिसर गेटों पर वसूला जाएगा)। तदनुसार, जेएनपीटी द्वारा प्रस्तुत एक प्रस्ताव के आधार पर, इस प्राधिकरण ने 15 सितंबर, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/28/2016-जेएनपीटी के द्वारा कंटेनरों के लिए 267/- रुपये प्रति टीईयू, परियोजना कार्गो तथा तरल कार्गो पर 22/- रुपये प्रति एमटी और सीमेंट व एनपीजी पर 5/- रुपये प्रति एमटी टॉल प्रभारों की उगाही अनुमोदित की गई थी। ताकि एसपीवी को टॉल गेटों के बंद होने के कारण हुई क्षति की भरपाई की जा सके। उक्त आदेश के अनुसार, उक्त टोल दरों की वैधता 31 मार्च, 2019 तक निर्धारित की गई थी। तत्पश्चात्, जब 01 जून, 2020 के आदेश संख्या टीएएमपी/52/2019-जेएनपीटी के द्वारा जेएनपीटी के दरमानों का सामान्य संशोधन अनुमोदित किया गया टॉल प्रभार जेएनपीटी के दरमानों का एक भाग बन गए।

सितंबर, 2017 में टॉल प्रभारों के निर्धारण से संबंधित कार्यवाही के दौरान, जेएनपीटी ने यह संकेत दिया था कि टॉल प्रभारों की उगाही सड़क के सुधार और अनुरक्षण के हवाले से वसूली जाती है। इससे आगे, यह संकेत भी दिया था कि इसने एनएच-4बी और एनएच-54 को 6/8 लेन का बनाने के कारण एमजेपीआरसीएल के लिए बाह्य वाणिज्यिक उधार (ईसीबी) के माध्यम से 400 मिलियन डॉलर तक की निधियां प्राप्त की थी और कि एक बार एनएच-54 और एनएच-4बी की 6/8 लेन पूरी बन जाने के पश्चात्, इसे दरों की पु:गणना करनी पड़ेगी ताकि विस्तार पर की गई लागत, ऋण सेवा दायित्व तथा इससे संबंधित अन्य लागतों की वसूली की जा सके और कि एक बार ऋण दायित्व के पूरा हो जाने पर जेएनपीटी टॉल/प्रयोक्ता शुल्कों की वसूली करना बंद कर देगा।

इस पृष्ठभूमि में, जेएनपीटी ने विषयक प्रस्ताव में बताया है कि पत्तन द्वारा वसूल किया जा रहा टॉल मैसर्ज एमजेपीआरसीएल को हस्तांतरित कर दिया जाता है। जिसका प्रयोग वे ईसीबी ऋण की वापसी के लिए करते हैं जिसे पत्तन ने उन्हें दिया है। फिर भी, वर्तमान टॉल वसूली की अपर्याप्तता के कारण मैसर्ज एमजेपीआरसीएल सितंबर, 2020 से अपने ऋण दायित्व को पूरा कर सकने में असमर्थ हैं। उक्त के मद्देनजर, पत्तन टॉल प्रभारों के संशोधन का एक प्रस्ताव लेकर आया है ताकि मैसर्ज एमजेपीआरसीएल पत्तन को देय ऋण की वापसी करने में सक्षम हो सके। पत्तन के प्रस्ताव को न्यासी मंडल का अनुमोदन प्राप्त है।

- (ii). जेएनपीटी ने अपना प्रस्ताव जून, 2021 में प्रस्तुत किया। जेएनपीटी का उक्त प्रस्ताव, संदर्भाधीन मामले की संक्रिया के दौरान पत्तन द्वारा प्रस्तुत सूचना। स्पष्टीकरण के साथ, इस विश्लेषण में सुविचार के लिए लिया जाता है।

- (iii). जून, 2021 में प्रस्ताव प्रस्तुत करने से पहले, जेएनपीटी ने अप्रैल, 2021 में, यह सूचित किया था कि वह 01 मई, 2021 से संशोधित टॉल प्रभार वसूलने की मंशा रखते हैं और कि शीघ्र ही आवश्यक बोर्ड अनुमोदन तथा संबंधित हितधारकों के साथ हुई बैठक के कार्यवृत्तों के साथ एक प्रस्ताव दायर करेंगे। विषयक प्रस्ताव से संबंधित कार्यवाही से, यह समझा जाता है कि 29 अप्रैल, 2021 को जारी व्यापारिक सूचना के आधार पर पत्तन ने 01 मई, 2021 से संशोधित दरों पर टॉल वसूली आरंभ कर दी है।
- द मैरीटाइम एसोसिएशन ऑफ नेशनवाइड शिपिंग एजेंसीज-इंडिया (एमएएनएसए) ने इस आधार पर 01 मई, 2021 से जेएनपीटी द्वारा प्रस्तावित दर पर की जा रही उगाही के कड़े शब्दों में आपत्ति की है कि जेएनपीटी को संशोधित टॉल प्रभारों की उगाही इस प्राधिकरण से अनुमोदन के पश्चात् ही करनी चाहिए थी। इस प्रकार, मानसा का यह मत है कि जेएनपीटी को संशोधित टॉल प्रभार वापस लेने चाहिए और 01 मई, 2021 से बाद जो भी प्रभार जेएनपीटी ने लिए हैं, उन्हें लौटाना चाहिए।
- इस संबंध में, प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के लिए जारी किए गए कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1, 5.7.3 और 5.7.4 की ओर ध्यानाकर्षित कराया जाता है, जो पत्तन को प्रस्ताव दायर करने का अधिकार देते हैं और साथ ही, दरों की अंततः अधिसूचना होने तक प्रस्तावित दर को तदर्थ आधार पर वसूली करने का अधिकार भी देते हैं। जेएनपीटी का प्रस्ताव, प्रशुल्क नीति, 2018 को कार्यान्वित करने के कार्यकारी दिशानिर्देशों में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुरूप पाया जाता है।
- (iv). एमजेपीआरसीएल द्वारा प्रस्तावित कुल टॉल वसूली राशि का संज्ञान लेते हुए, और वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 में कार्गो के यातायात की मंदी को देखते हुए, जेएनपीटी ने वर्ष 2021-22, 2023-24 तक के दौरान वसूले जाने वाले टॉल प्रभार की वह दरें निकाली हैं जो वसूलने की मंशा रखता है। आगामी पैराओं में उनके प्रत्येक घटक पर चर्चा की जा रही है:-
- (क). जेएनपीटी ने वर्ष 2021-22, 2022-23 और 2023-24 के दौरान जेएनपीटी में प्रहस्त किए जाने के लिए क्रमशः 4.00 मिलियन टीईयू, 4.3 मिलियन टीईयू और 4.43 मिलियन टीईयू का प्रक्षेपण किया है। जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2021-22 से 2023-24 के लिए प्रक्षेपित यातायात एमजेपीआरसीएल की वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट के अनुसार पाया जाता है।
- (ख). आईसीडी यातायात का औसत 2021-22 के लिए 16.63%, 2022-23 के लिए 15% और 2023-24 के लिए 16% हिस्सा कंटेनर यातायात में से निकाल दिया गया है, जैसी ऊपर चर्चा की गई है। संभवतः इस आधार पर कि आईसीडी यातायात रेल वाहित होगा न कि टॉल-गेटों से होकर गुजरेगा। संयोगवश, सितंबर, 2017 में टॉल-दरों की पिछली समीक्षा के दौरान, जेएनपीटी द्वारा सुविचारित आईसीडी यातायात का हिस्सा वर्ष 2017-18 के लिए 15%, और 2018-19 के लिए 16% था।
- (ग). वर्ष 2021-22 से 2023-24 के लिए सड़क द्वारा वाहित तरल कार्गो यातायात, सीमेंट और अन्य कार्गो के संबंध में पत्तन के मूल्यांकन पर भरोसा किया जाता है।
- (घ). 1 टीईयू = 12 एमटी के परिवर्तन कारक पर सुविचार करते हुए, जेएनपीटी ने तरल, सीमेंट और अन्य कार्गो को टीईयू में परिवर्तित किया जान पड़ता है। तरल कार्गो के मापन की यूनिट 20' और 40' कंटेनर के अनुपात के आधार पर 40' कंटेनर को टीईयू में परिवर्तित करने के लिए 1.5 के परिवर्तन गुणक को लागू करते हुए, टॉल एकत्र किये जाने वाला कुल यातायात, जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2021-22 से 2023-24 के लिए क्रमशः 5647077 टीईयू, 6056456 टीईयू और 6268535 टीईयू निकाला है। यह एमजेपीआरसीएल की वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट के अनुसार पाया जाता है।
- (ङ). एमजेपीआरसीएल द्वारा जेएनपीटी को यथासं सूचित अनुमोदित टॉल संग्रह राशि वर्ष 2021-22 2022-23 और 2023-24 के लिए क्रमशः 254.12 करोड़ रु., 299.79 करोड़ रु. और 341.32 करोड़ रु. पायी गई है। यह एमजेपीआरसीएल की वित्तीय विश्लेषण रिपोर्ट के अनुसार है।
- (vi). अनुमानित टॉल संग्रह राशि और विचाराधीन प्रत्येक वर्ष के लिए वसूले जाने वाले टॉल प्रभारों के कुल यातायात टीईयू के आधार पर, जैसी ऊपर चर्चा की गई है, जेएनपीटी द्वारा निकाली गई टॉल दर वर्ष 2021-22 और 2023-24 के लिए क्रमशः 450/- रु. प्रति टीईयू 495/- रु. प्रति टीईयू और 544.50 रु. प्रति टीईयू है। जेएनपीटी ने कंटेनरों से संबंधित टॉल दरों के संशोधन का ही प्रस्ताव किया है सड़क द्वारा प्रहस्तित परियोजना कार्गो और तरल कार्गो की वर्तमान टॉल दरों को 22/-रु. प्रति एमटी और

सीमेंट/एलपीजी की टॉल दरों को 5/-रु. प्रति एमटी जेएनपीटी द्वारा बिना किसी प्रभाव के वर्तमान दरों पर ही बनाये रखने का प्रस्ताव किया है।

- (vii). यह विचारणीय है कि, जेएनपीटी द्वारा वर्ष 2016 में टॉल प्रभारों की उगाही के आरंभिक प्रस्ताव सरकार की व्यापार करना सुगम बनाने की नीति तथा जेएनपीटी को जाने वाली सड़कों पर भीड़-भाड़ बने रहने से उत्पन्न हुआ था। अब कंटेनरों का टॉल दरों की समीक्षा का पत्तन का प्रस्ताव मैसर्स एमजेपीआरसीएल को पत्तन के पक्ष में ऋण दायित्व की अदायगी सक्षम बनाने के लिए है। उक्त को देखते हुए और प्रस्तावित टॉल दरों के समर्थन में की गई गणना के आधार पर, जैसी पूर्व के पैराओं में चर्चा की गई है, यह प्राधिकरण वर्ष 2021-22 से 2023-24 तक के लिए पत्तन के प्रस्ताव में यथाप्रस्तावित टॉल प्रभारों की उगाही के लिए अनुमोदित करने को प्रवृत्त है।
- (viii). जैसी पहले चर्चा की गई है, प्रशुल्क नीति 2018 को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के खंड 5.7.1, 5.7.3 और 5.7.4 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के आधार पर जेएनपीटी ने 1 मई 2021 से तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दरों की वसूली आरंभ कर दी है। इस प्रकार, अब अनुमोदित दरें 01 मई 2021 से लागू समझी जायेंगी।
- (ix). प्रशुल्क नीति को कार्यान्वित करने के लिए जारी कार्यकारी दिशानिर्देशों के साथ पठित प्रशुल्क नीति, 2018 निष्पादन मानक का निर्धारण अनुबद्ध करती है। इस संबंध में, यह स्मरण कराया जाता है कि सितंबर, 2017 में टॉल प्रभारों के निर्धारण से संबंधित कार्यवाही के दौरान, जेएनपीटी ने तब यह बताया था कि टॉल गेटों पर टॉल की समाप्ति के कारण उगाही की जानी है, उससे संलग्न कोई निष्पादन मानक नहीं है जिसे लागू किया जा सके।

12.1. परिणाम में और ऊपर दिये गए कारणों से तथा सामूहिक विचार विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण जेएनपीटी के वर्तमान दरमान में मौजूदा टॉल प्रभारों को निम्नलिखित से प्रतिस्थापित करने का अनुमोदन करता है:-

**“6.7: टॉल प्रभार/ प्रयोक्ता शुल्क:**

पत्तन सभी परिसर गेटों (जेएनपीटी, एनएसआईसीटीपीएल, जीटीआईपीएल, एनएसआईजीटीपीएल, बीपीसीएल तथा बीएमसीटीपीएल) से भीतर और बाहर जाने वाले कंटेनरों (टीईयू) पर और अन्य सामान्य कार्गो पर शिपिंग लाइनों/एजेंटों/टैंक फ़ाम परिचालकों (सड़क मार्ग द्वारा सुपुर्दगी)/परेषितियों आदि से) निम्नलिखित प्रभारों की वसूली करेगा।

क्रम संख्या	विवरण	टॉल प्रभार रु में
1.	कंटेनर (प्रति टीईयू)	450/- प्रति टीईयू
2.	परियोजना कार्गो व तरल कार्गो सड़क मार्ग से प्रहस्त	22/- प्रति एमटी
3.	सीमेंट/एलपीजी	5/- प्रति एमटी

(टिप्पण : ऊपर क्रमांक 1 में दी गई टॉल दर में वर्ष 2022-23 और 2023-24 में प्रति वर्ष 10% की वृद्धि की जायेगी अर्थात् क्रमशः ₹ 495 प्रति टीईयू और ₹ 544.50 प्रति टीईयू)

“

12.2. चूंकि जेएनपीटी के द्वारों पर संशोधित टॉल दरों की उगाही 01 मई 2021 से की जा रही है, संशोधित टॉल दरों को 01 मई, 2021 से प्रभावी समझ जायेगा। और जेएनपीटी के सामान्य संशोधित दरमान में अनुमोदित दरों की वैधता के साथ सह सामान्य होंगी। दिया गया अनुमोदन, तत्पश्चात् स्वतः व्यपगत हो जायेगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप उसका विस्तार नहीं कर दिया जाता।

टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./388/2021-22]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

**Mumbai, the 13th October, 2021**

**No. TAMP/28/2021- JNPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for revision of toll charges to be levied on the containers passing through Port, due to closure of Toll Gate on NH-4B, SH-54, during the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24, as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**

**Case No. TAMP/28/2021- JNPT**

**Jawaharlal Nehru Port Trust**

- - -

**Applicant**

**QUORUM**

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Sunil Kumar Singh, Member (Economic)

**ORDER**

(Passed on this 11<sup>th</sup> day of October 2021)

This case relates to a proposal received from Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) for revision of toll charges to be levied on the containers passing through Port, due to closure of Toll Gate on NH-4B, SH-54, during the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24.

2.1. The JNPT vide its communication dated 27 April 2021 had made the following submissions:

- (i). TAMP had approved toll charges of ₹ 267/- per TEU vide Order no. TAMP/28/2016-JNPT dated 15 September 2017 which was levied on all TEUs going in and out of all Gate complexes of the port. Further, TAMP also approved the toll collection charges of ₹ 267/- per TEU when it has approved the revised Scale of Rates of the port during general tariff revision vide SOR Gazette no. 216 dated 18 June 2020.
- (ii). The toll collected by the Port at the aforesaid rate is transferred to M/s. Mumbai JNPT Port Road Company Ltd. (MJPRCL) which is used by them to service the ECB loan, lent by the port to them.
- (iii). However, it has been seen that the present toll collection has been insufficient and M/s. MJPRCL has been unable to service its debt obligation since September 2020.
- (iv). In view of the above, pending approval of TAMP, Port intends to levy toll charges of ₹ 450/- per TEU from 1<sup>st</sup> May 2021 to enable M/s. MJPRCL to service its debt obligations towards the port.
- (v). The revised proposed toll charges will be as follows:

No.	Particulars	Toll charges in ₹
1.	Container (per TEU)	450/-
2.	Project Cargo and Liquid Cargo handled by road (per MT)	22/-
3.	Cement/ LPG (per MT)	5/-

2.2. The JNPT has conveyed that the Toll charges of ₹ 450/- per TEU to be levied from 1<sup>st</sup> May 2021, is proposed to be revised by the port with 10% increase per annum for the next two years. The toll charges on the other cargo items are proposed to be kept unchanged.

3.1. Subsequently, the JNPT vide its letter No. JNP/FIN/FA/2021-22/596 dated 25 June 2021 has filed a detailed proposal on the subject in reference. The submission of JNPT are given below:

- (i). JNPT has been collecting below mentioned charges towards toll from 1<sup>st</sup> October 2017 in compliance of TAMP order No. TAMP/28/2016-JNPT dated 15<sup>th</sup> September 2017.

Description	Rate
Container	₹ 267/TEU
Projects Cargo/ Liquid Cargo by Road	₹ 22/MT
LPG/ Cement	₹ 5/MT

- (ii). In this regard, JNPT had borrowed ECB amounting to USD 400 Million for road widening project comprising 6/8 laning of existing road connectivity to the port.
- (iii). There is also back to back agreement with M/s (Mumbai JNPT Port Road Company Limited (MJPRCL) for repayment of loan and interest of ECB Loan to lender banks i.e. State Bank of India and DBS.
- (iv). M/s MJPRCL defaulted in payment of 3<sup>rd</sup> instalment of Principal and hedging expenses amounting to ₹ 170 Crores & 4<sup>th</sup> instalment of Principal. Interest & Hedging expense amounting to ₹ 266 Crores due to insufficient funds.
- (v). The approximate present toll collection of ₹ 118 Crores in FY 2019-2020 and ₹ 106 Crores in FY 2020-21 was insufficient to meet the loan repayment obligation of M/s MJPRCL towards JNPT.
- (vi). In view of the above, M/s MJPRCL presented a financial model whereby the revision of toll rates to ₹ 450 per TEU with 10% increase up to Year 2025 & 5% thereafter will be sufficient to cater/ Mitigate requirement of funds for execution of balance works and repayment of loan obligations towards JNPT.
- (vii). M/s MJPRCL has not proposed any increase in toll charges for the Project Cargo, liquid Cargo, LPG & Cement transported through Road.

3.2. In view of the above, the JNPT has requested TAMP to grant approval to the following revision of toll rates w.e.f 1<sup>st</sup> May 2021, as sought vide their letter dated 27<sup>th</sup> April 2021.

Description	Rate
Container	₹ 450/TEU
Projects Cargo/ Liquid Cargo by Road	₹ 22/MT
LPG/ Cement	₹ 5/MT

3.3. The JNPT has stated that, the aforesaid rates will further increase by 10% for the next two years.

3.4. The Port has also stated that it has issued a trade notice to the effect on 29 April 2021, and has initiated collection of toll as per the aforesaid revised rates from 1 May 2021.

3.5. Along with the aforesaid JNPT letter dated 25 June 2021, the JNPT has forwarded the MJPRCL letter dated 15 March 2021 duly enclosing Techno Economic Viability Report of MJPRCL, Board note to be placed before the JNPT Board on 28 June 2021, Financial Analysis Report and a Trade notice dated 30 April 2016.

3.6. The other main points as seen from the Board note forming part of the proposal is as follows:

- (i). The Ministry of Road Transport and Highways (MoRTH) had directed JNPT vide Office Memorandum no. RW/NH-37011/45/2014-PPP dated 13 April 2016 to stop tolling at Toll Plazas at NH-4B and SH-54 and instead collect the toll charges at JNPT gate complex with effect from 01 May 2016 till repayment of total debt liability.



- (ii). M/s. Mumbai JNPT Port Road Company Limited (MJPRCL) also instructed its toll contractors to demobilize their staff at the toll plazas with effect from 01 May 2016.
- (iii). The JNPT had to compensate MJPRCL for their loss of revenue by levying appropriate charges on container and other general cargo.
- (iv). TAMP vide its letter no. TAMP/28/2016-JNPT dated 29 April 2016 gave interim approval for collection of toll charges on container, project cargo, liquid cargo etc., to avoid loss of income to M/s. MPTRCL with effect from 01 May 2016.
- (v). Accordingly, JNPT issued Trade Notice dated 30 April 2016 to collect following toll charges on container and other cargo passing through JNPT with effect from 01 May 2016.

Description	Rate
Container	₹ 240/- per TEU
Project Cargo/ Liquid cargo by road	₹ 20/- per MT
LPG/ Cement	₹ 5/- per MT

- (vi). JNPT vide its letter no. JNP/FIN/FA/2017/1677 dated 27 April 2017 communicated to TAMP to revise the toll rates as follows:

Description	Rate
Container	₹ 267/- per TEU
Project Cargo/ Liquid cargo by road	₹ 22/- per MT
LPG/ Cement	₹ 5/- per MT

- (vii). The aforesaid rates were approved by TAMP vide Order dated 15 September 2017 and were implemented with effect from 01 October 2017.
- (viii). The total toll collection by M/s MJPRCL in FY 2019-20 was ₹ 118 Crores approximately (Container toll collection at ₹ 108 crores and bulk toll collection of ₹ 10 crores), which was insufficient to meet the repayment of ECB principal amount of ₹ 318 crores and interest cost of ₹ 153 crores for FY 2019-20.
- (ix). Likewise, total toll collection by M/s MJPRCL in FY 2020-21 was ₹ 106 Crores approximately (Container toll collection at ₹ 97 crores and bulk toll collection of ₹ 9 crores), which was insufficient to meet the repayment of ECB principal amount of ₹ 320.37 crores and interest cost of ₹ 116.03 crores for FY 2020-21.
- (x). JNPT had made back to back agreement with M/s MJPRCL for repayment of loan and interest of ECB loan to lender banks i.e. SBI and DBS.
- (xi). M/s MJPRCL defaulted in the payment of the 3<sup>rd</sup> instalment of principal and hedging expenses amounting to ₹ 170 crores and 4<sup>th</sup> instalment of principal and hedging expenses amounting to ₹ 266 crores.
- (xii). After various rounds of discussion with M/s MJPRCL, they had submitted a financial model considering different parameters and assumptions for revision of toll charges for meeting the current and future debt servicing for the loan taken from JNPT.
- (xiii). The financial model submitted by M/s MJPRCL had following key points:
  - (a). Repayment of principal amount extended from 31 March 2024 to 31 March 2036.
  - (b). Increase in the rate of toll charges from ₹ 267/- to ₹ 450/- and increase by 10% for first three years and 5% thereafter.

- (c). Project cost increases by ₹ 1369 crores as compared to original EPC of ₹ 2051 crores. The revised project cost would be ₹ 3420 crores.
- (d). Average DSCR is 1.79 times during the extended loan period.
- (xiv). It can be seen that the bulk toll collection is not a substantial part of total toll collection and its revision will not lead to any significant increase in toll collection amount.
- (xv). M/s MJPRCL presented a financial model whereby the revision of toll rates to ₹ 450 per TEU with 10% increase up to Year 2025 & 5% thereafter and increase in the concession period upto the year 2036, will be sufficient to cater/ mitigate requirement of funds for execution of balance works and repayment of loan obligations towards JNPT.
- (xvi). After discussions with officials of NHA and JNPT, the Competent Authority has accepted the proposal of increase in toll charges of containers from ₹ 267/- to ₹ 450/-. The toll charges of other cargo would remain unchanged.
- (xvii). A letter dated 27 April 2021 was sent to TAMP requesting them to provide interim approval for increase in toll charges from ₹ 267/- per container to ₹ 450/- per container with effect from 01 May 2021 with 10% increase in next two years. The toll charges for project cargo, liquid cargo transported by road and cement LPG were kept unchanged.
- (xviii). Simultaneously, a trade notice dated 29 April 2021 was issued by JNPT for implementation of revised toll charges with effect from 01 May 2021.

4.1. On a preliminary examination of the aforesaid JNPT letter dated 25 June 2021 along with its enclosures, some shortcomings were observed. In this regard, JNPT was requested vide letter dated 2 July 2021 to furnish the final Board resolution approving the revision of toll Charges as well as the Cost statement for arriving at the proposed toll charges of ₹ 450/- per TEU and Minutes of the Meeting on the discussions had by JNPT with Mumbai JNPT Port Road Company Limited (MJPRCL) on various financial models so as to arrive at ₹ 450/- per TEU.

4.2. Accordingly, the JNPT vide its email dated 14 July 2021 has furnished the cost workings pertaining to the Toll charges. The relevant extract of the cost sheet is reproduced below:

Calculation of Toll Charges at JNPT				
Sr. No.	Description	2021-22	2022-23	2023-24
A.	Total Traffic of Containers, Dry Bulk, Project Cargo & Liquid in TEUs (1TEU=12MT)	47,058,975	50,470,467	52,237,792
	60%	28,235,385	30,282,280	31,342,675
	40%	18,823,590	20,188,187	20,895,117
B.	Toll Traffic on which toll to be collected (in TEUs) (A x 1.5)	<b>56,470,770</b>	60,564,560	<b>62,685,350</b>
C.	Total Toll Collection required for 2021-22 to 2023-24 (Amount in Rs.)	<b>2,541,184,650</b>	<b>2,997,945,720</b>	<b>3,413,217,308</b>
D.	Toll Rate proposed per TEU	<b>450.00</b>	<b>495.00</b>	<b>544.50</b>

4.3. Subsequently, the JNPT vide its email dated 20 July 2021 has furnished the copy of the Board Resolution approving the subject proposal.

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the JNPT proposal dated 25 June 2021, email dated 14 July 2021 and 20 July 2021 were forwarded to the concerned users/ user organisations for their comments vide letter dated 16 July 2021. Some of the users have furnished their comments, which have been forwarded to the JNPT as feedback information. The JNPT has responded vide its letter dated 5 August 2021 and 16 September

2021.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, additional information/ clarification was sought from JNPT on few points vide letter dated 30 July 2021 and 24 September 2021. After reminders dated 13 August 2021 and 31 August 2021, the JNPT has responded vide its letters dated 16 September 2021 and 30 September 2021. The information sought and reply given by JNPT is tabulated below:

Sl. No.	Information sought	Reply from JNPT
	<b>Vide letter dated 30 July 2021</b>	
(i).	<b>General</b>	
(a).	As seen from the Techno Economic Viability Report (TEVR) at page no.63, it has been mentioned that for the purpose of computation of operation and maintenance cost, factors mentioned in NHAI's circular no. NHAI/11033/CGM (Fin)/ 2011 dated 29 April 2011, corrigendum to circular of even no. dated 25 November 2011 are considered. The JNPT to make available the copies of the NHAI circulars dated 29 April 2011 and 25 November 2011 for our reference.	[The JNPT has furnished the copies of the NHAI Circulars dated 29 April 2011, 2 May 2011 and 25 November 2011]
(b).	The financial performance of the Mumbai JNPT Port Road Company limited for the year 2016-17, 2017-18, 2018-19 and 2019-20 is seen at the page no. 42 in TEVR as submitted by JNPT. The JNPT to furnish the Audited Annual Account for the years 2016-17, 2017-18, 2018-19 and 2019-20 respectively.	[The JNPT has furnished a copy each of the Audited Annual Account for the years 2016-17, 2017-18, 2018-2019 and 2019-20.]  The JNPT has stated that the annual accounts for the financial years 2019-20 is pending for approval at AGM.
(c).	The Port may be aware that the Policy for Determination of Tariff for Major Port Trust 2015, based on which the earlier proposal of fixation of toll charges for the containers and other Cargo passing through Port due to closure of Toll Gate on NH-4B,SH-54 was approved by the Authority vide its order no. TAMP/TAMP/28/2016-JNPT 15 September 2017 is replaced with the new Tariff Policy for Major Port Trusts 2018, which is applicable from 01 April 2019. In this regard, the JNPT to confirm that the proposal in reference is in accordance with the new Tariff Policy for Major Port Trusts 2018 issued by the then Ministry of Shipping and to also confirm that the proposed rates worked out by the JNPT are based on the ARR model i.e. Cost + Return on Capital Employed @ 16% basis.	Port is collecting Toll charges on direction of Ministry of Port, Shipping and Waterways and remitting the same to MJPRCL. The Financial model submitted by MJPRCL return on capital employed is not feasible at this stage. Proposal was prepared at reduce rates of ₹ 450 per TEU with 10% increase for first three year then later 5% per every year. The same was discussed in joint hearing meeting held on 5 <sup>th</sup> August 2021 through Video Conference.
(ii).	<b>Traffic:</b>  In the assumptions at page no. 57 of the TEVR furnished by JNPT along with the proposal, it is mentioned that the ratio has been considered at 70% TEU and 30% as FEU (1.5 times of TEU as suggested by PD) by the JNPT for calculation of Rates. However, in the statement of calculation of Toll charges at JNPT and Financial Analysis Report furnished by the JNPT vide its email 14 July 2021, the ratio of TEU and FEU is considered at 60% and 40% respectively. In this regard, the JNPT to furnish the reason for variation of TEU and FEU ratio from the TEVR and also to furnish the basis for considering TEU and FEU ratio at 60% and 40% for estimating the revenue.  The JNPT to furnish the existing average TEU and FEU ratio that has passed through the JNPT toll gates.	There is typographical error on page 57 of the TEVR, It may be considered as 60% and 40% instead of 70% and 30%. JNPCT average TEU and FEU is 60.31:30.68 FY 2020-21

(iii).	<p><b>Revenue :</b></p> <p>As seen from the statement of calculation of Toll charges at JNPT, the total traffic on which toll is to be collected is estimated at 56,470,770 TEUs, 60,564,560 TEUs and 62,685,350 TEUs for years 2021-22, 2022-23 and 2023-24 respectively and the revenue is estimated at ₹254,11,84,650/-, ₹299,79,45,720/- and ₹341,32,17,308/- for the respective years. As such, the average toll rate for the respective years works out to ₹ 45.00 per TEU, ₹49.50 per TEU and ₹ 54.45 per TEU. Whereas the average toll rate per TEU is indicated at ₹ 450.00 per TEU, ₹495.00 per TEU and ₹544.50 per TEU for the respective years.</p> <p>The figures in respect of tariff, revenue, operating expenditure given in the Financial Analysis Report submitted by JNPT has no clarity as to whether the values are in million/ crores/lakhs. However, in the foot note it is mentioned as denomination in million INR. Based on the TEVR report submitted by JNPT, the values of the figures are assumed to be in million TEU/FEUs in respect of Traffic and ₹ in crores in respect of revenue, operating expenditure and other financial data. The JNPT to confirm the above position.</p>	<p>The Financial Model has been prepared in ₹. Crores and the figures of TEU were provided in Millions only. So, for the convenience only, the number of TEUs were shown in Millions.</p> <p>The Rate per TEU was calculated as follows:-</p> <p>56,47,077 TEUs * ₹ 450 per TEU= ₹ 254,11,84,650.</p>
(iv).	<p><b>Operating Expenses:</b></p>	
(a).	<p>The JNPT has considered an amount of ₹ 30.81 crores for the year 2022-23 and ₹ 41.08 crores for the years 2023-24, 2024-25 and 2025-26 towards defect liability period (DLP) expenses, which is reported to be considered as per the Contract Agreement (page no.64 of the TEVR). In this regard, the JNPT to furnish the relevant extract of the Contract Agreement and also furnish the basis of arriving at the DLP expenses for the respective years.</p>	<p>Some of the expenses are not considered during the DLP period as the Contractor is responsible for the Operation &amp; Maintenance and the amount is being paid to the Contractor as per Article 14.1.1 Clause, which is reproduced below</p> <p><i>“The contractor shall maintain the project highway for a period of 4(four) years commencing from the date of the provisional certificate (The Maintenance Period). For the performance of maintenance obligations, the contractor shall be paid a total amount equal to 1.5% of the contract price for the first year of maintenance , and 2% of the contract for the second, third and fourth year of maintenance inclusive of all taxes.”</i></p> <p>Accordingly (DLP) expenses submitted is in line with Techno Economic Viability Report submitted by JNPT.</p>
(b).	<p>An assumption is made in the TEVR at page no. 64 that the annual cost for operation of toll plaza is ₹1.60 crores per toll per annum in the year 2010-11 with an escalation of 5% per annum. However, the JNPT in its Financial Analysis Report has considered Toll Plaza &amp; O&amp;M Expenses for the years from 2020-21 to 2020-26 at 3% of the operating income. For the years from the year 2026-27 onwards, the Toll Plaza &amp; O&amp;M Expenses is seen to be considered as per the assumption made in TEVR. The JNPT to furnish the reason for deviation for estimating the expenditure in the regard as against the assumption made in TEVR.</p>	<p>NHAI has issued circulars for assuming expenses on approximate basis and are not recommendatory in nature, the actual expense may vary as per the actual scenarios. Here in case of MJPRCL, Toll is not being collected from 4 toll plazas and accordingly the actual expense may not be the same as in other working Toll Plazas. So instead of going with</p>

						assumptions given in Circulars, we have modified some of the Expenses based on actual scenarios. Also, if desired the expense may be increased, but it will only have an impact on the per TEU rate, which will be increased due to increase in expense, which will give false picture and will unnecessarily increase the burden in terms of per TEU charges.
(c).	The JNPT has considered a figure of ₹1.08 crores towards Electricity and Petrolling Expenses for the year 2026-27 in the Financial Analysis Report. Thereafter, the said figure has been escalated at 5% p.a. However, the figure for the Electricity and Petrolling Expenses works out to be ₹ 2.29 crores as per the following calculation.					NHAI has issued circulars for assuming expenses on approximate and are not recommendatory in nature, the actual expense may vary as per the actual scenarios. Here in case of MJPRCL, Toll is not being collected from 4 Toll Plazas and accordingly the actual expenses may not be the same as in other working Toll Plazas. So instead of going with the assumptions given in Circulars, we have modified some of the Expenses based on actual scenarios. Also, if desired the expense may be increased, but it will only have an impact on the per TEU rate, which will be increased due to increase in expense, which will give false picture and will unnecessarily increase the burden in terms of per TEU charges
	SI.No.		4 lane	6 lane	8 lane	
	a.	Length of Road (in K.M. s)	3.145	20.950	22.962	
	b.	Electricity and Patrolling cost for the year 2010-11 (₹ in crores per K.M.) (As per Assumption made in TEVR)	0.013	0.013	0.013	
	c.	Multiplication Factor in Expenses (As per Assumption made in Financial Analysis Report)	100%	150%	200%	
	d.	Electricity and Patrolling Expenses (₹ in crores per K.M.) (d) = (a) x (b) x (c).	0.04	0.41	0.60	
	e.	Total Electricity and Petrolling Expenses for the year 2010-11	₹1.05 crores			
	f.	Total Electricity and Patrolling Expenses for the year 2026-27 at an escalation of 5% p.a. i.e. from 2010-11 to 2026-17 (As per Assumption made in TEVR)	₹ 2.29 crores [1.05 x (1.05) <sup>16</sup> ]			
	g.	Total Electricity and Patrolling Expenses for the year 2026-27 considered by JNPT in the Financial Analyses Report	₹ 1.08 crores.			
	h.	Variation	₹1.21 crores			

	Therefore, the JNPT to review and rectify the figures relating to electricity and petrolling Expenses for the year 2026-27. The JNPT to clarify the reasons for not estimating the expenditure on account of electric and patrolling for the years 2021-22 to 2025-26.	
(d).	As per the assumption made in the TEVR at page no. 64, the other office expenses including corporate office expenses is reckoned at ₹ 2.50 p.a for the financial year 2010-11 with an escalation of 5% per annum. However, the JNPT in its Financial Analysis Report has considered an amount of ₹1.00 crores for the financial year 2020-21 and thereafter a flat increase of ₹0.05 crore per annum has been considered over the previous year. In this regard, the JNPT to furnish the reason for deviation in estimating the expenditure as against the assumption made in TEVR.	NHAI has issued circulars for assuming expenses on approximate and are not recommendatory in nature, the actual expense may vary as per the actual scenarios. Here in case of MJPRCL, Toll is not being collected from 4 Toll Plazas and accordingly the actual expenses may not be the same as in other working Toll Plazas. So instead of going with the assumptions given in Circulars, we have modified some of the Expenses based on actual scenarios. Also, if desired the expense may be increased, but it will only have an impact on the per TEU rate, which will be increased due to increase in expense, which will give false picture and will unnecessarily increase the burden in terms of per TEU charges
(e).	The JNPT has estimated insurance expenses at ₹5.13 p.a. from the years 2026-27 onwards. In this regard, JNPT to furnish the basis for arriving at an amount of ₹5.13 p.a. towards insurance expenses and also the reason for not considering such expenditure for the years 2021-22 to 2025-26.	As per circular, the insurance is 0.15% of the total Project cost and same has been considered.
(f).	The basis for considering the administrative Expenses at 2% of the revenue for the years 2021-22 onwards to also be furnished.	The cost is to administer the revenue as per the industry Practice.
	<b>Vide letter dated 24 September 2021</b>	
(i)	Separate Traffic figures for the containers, cement, other cargo and liquid cargo have not been indicated in the Cost statement attached herewith. Only the consolidated traffic figure has been indicated. The breakup of traffic may be furnished.	Cost Statement indicating separate traffic is furnished.
(ii).	The consolidated traffic is seen to have been multiplied by the factor of 1.5 so as to arrive at the Traffic on which toll is to be collected in TEUs. The reasoning behind applying the factor of 1.5 to the consolidated traffic figure may be furnished.	Multiplied by factor 1.5 is based on clause 9.5 of Working Guidelines to operationalize the Policy for Determination of Tariff for Major Port Trusts, 2015 for 40"TEU
(iii).	The basis for considering the amount of toll collection required at ₹ 254.12 crores, ₹ 299.79 crores and ₹ 341.32 crores for the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24 to be furnished.	No response furnished by JNPT.
(iv).	Considering the toll collection required at ₹ 254.12 crores, ₹ 299.79 crores and ₹ 341.32 crores for the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24 and the consolidated traffic at 56,470,770 TEUs, 60,564,560 TEUs and 62,685,350 TEUs for the corresponding years, the toll rate per TEU works out to ₹ 45 per TEU and not ₹ 450/- per TEU, as proposed by the JNPT. The figures to be re-checked and the correct full-fledged workings to	Please refer the Cost statement furnished.

	be furnished.	
--	---------------	--

6.2. The revised Cost statement as furnished by JNPT under cover of its letter dated 30 September 2021 is given below:

Description	2021-22	2022-23	2023-24
Containerized cargo (in TEUs)	4000000	4304000	4432000
Less: ICD traffic @ 16.63% for the year 2021-22, 15% for 2022-23 and 16% for 2023-24			
Dry Bulk (Cement) & Others (in MTs)	5870770	6016560	6201350
Liquid Cargo (Being transported by Road) (in MT)	2600000	2900000	3300000
Total of B + C (in MT)	8470770	8916560	9501350
Total Dry Bulk, Project Cargo & liquid in TEUs (1 TEU = 12 MT)	705898	743047	791779
Total container Traffic	4705898	5047047	5223779
60%	2823539	3028228	3134268
40%	1882359	2018819	2089512
Total container Traffic on which toll to be collected (in TEUs)	5647077	6056456	6268535
Total Toll collection amount considered by MJPRCL (Amt in Rs.)	2541184650	2997945720	3413217308
<b>Toll rate proposed per TEU</b>	<b>450.00</b>	<b>495.00</b>	<b>544.50</b>

7. In view of the outbreak of COVID – 19 and in pursuance of the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 11053/30/2020-Coord. dated 16 April 2020 to hold virtual meetings, a joint hearing on the case in reference was held on 05 August 2021 through Video Conferencing. At the joint hearing, the JNPT, NHAI and the users/ user organisations have made their submissions.

8.1. During the joint hearing, the CSLA has raised an issue relating to the mode of collection of toll charges. They were of the view that the JNPT should collect the toll charges directly from the trade and that the Shipping Lines should be kept outside the purview of levy of toll charges. As such, the JNPT was requested to look into those aspect.

8.2. In this regard, the JNPT vide its letter dated 05 August 2021 has conveyed that considering the interest of the general public and in order to decongest the port traffic, it was decided to discontinue the existing toll plazas from the road of NH-4B and SH-54 which was operated by MJPRCL and was decided to collect toll fee by JNPT on behalf of MPJRCL. The JNPT has also added that as a matter of fact, Shipping Lines are only registered with JNPT and

not the trade. Hence, it would not be possible to collect the Toll charges from the trade directly.

9. Further, after the joint hearing, the Maritime Association of Nationwide Shipping Agencies-India (MANSA) vide its email dated 12 August 2021 has furnished its additional comments, which have been forwarded to the JNPT as feedback information. The JNPT has responded vide its letter dated 16 September 2021.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made in the joint hearing by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

11. With reference to totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). In view of heavy traffic congestion at roads of NH-4B and SH-54 reportedly arising on account of long queues at the toll gates put up by the Special Purpose Vehicle (SPV) i.e. Mumbai JNPT Port Road Company Limited (MJPRCL), the Government, in keeping up with its policy of Ease of doing business had decided to close the said toll gates with effect from 1 May 2016. Since the main user of these roads was the traffic bound for Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), it was then decided that the toll/ user fee be collected by the JNPT at its gate complexes, from the port goods traffic which use the road connectivity. Accordingly, based on a proposal filed by the JNPT, this Authority vide its Order no TAMP/28/2016-JNPT dated 15 September 2017 had approved levy of toll charges of ₹ 267/- per TEU on Containers, ₹ 22/- per MT on Project Cargo & Liquid Cargo and ₹ 5/- per MT on Cement & LPG, to compensate the SPV for the losses suffered on account of closure of Toll Gates. Vide the said Order, the validity of the said toll rates was prescribed till 31 March 2019. Thereafter, when the general revision of SOR of JNPT was approved vide Order no. TAMP/52/2019-JNPT dated 01 June 2020, the toll charges formed part of the general SOR of JNPT.

In the proceedings relating to the fixation of toll charges in September 2017, JNPT had indicated that the toll charges being recovered is on account of improvement and maintenance of road. Further, it had also indicated that it had raised funds to the tune of 400 Million Dollars through External Commercial Borrowings (ECB) for MJPRCL for execution of 6/ 8 laning of NH-4B and SH-54 and that once the 6/ 8 laning of SH-54 and NH 4B is completed, it will rework the rates so as to capture the costs incurred on expansion, debt servicing obligation and other costs associated with it and that JNPT shall discontinue collection of toll/ user fees, once the total debt liability is repaid.

In this backdrop, the JNPT in its subject proposal has stated that the toll collected by the Port is transferred to M/s. MJPRCL which is used by them to service the ECB loan, lent by the port to them. However, owing to the insufficiency of the present toll collection, M/s. MJPRCL has been unable to service its debt obligation since September 2020. In view of the above, the port has come up with a proposal for revision of the toll charges to enable M/s. MJPRCL to service its debt obligations towards the port. The proposal of the port has the approval of its Board of Trustees.

- (ii). The JNPT has submitted its proposal in June 2021. The said proposal of JNPT alongwith the information/ clarification furnished by the port during the processing of the case in reference has been considered in the analysis.
- (iii). Prior to the submission of the proposal in June 2021, the JNPT in April 2021 had intimated that it intended to levy the revised Toll charges from 1<sup>st</sup> May 2021 and that a detailed proposal alongwith necessary Board approval and minutes of the meeting with relevant stakeholders will be filed shortly. From the proceedings relating to the subject proposal, it is understood that based on a trade notice issued on 29 April 2021, the port has initiated collection of toll as per the revised rates from 1 May 2021.

The Maritime Association of Nationwide Shipping Agencies-India (MANSA) has strongly objected to the levy of the proposed rate by JNPT from 01 May 2021 on the ground that the



JNPT ought to have levied the revised toll rates only after receiving the approval from this Authority. As such, the MANSA is of the view that JNPT should withdraw levy of the revised toll charges and also refund whatever has been collected by JNPT from 01 May 2021.

In this connection, reference is drawn to Clauses 5.7.1, 5.7.3 and 5.7.4 of the Working Guidelines issued to operationalise the Tariff Policy, 2018, which enables the port to file the proposal and to simultaneously levy the proposed rate on an ad hoc basis, till the rate is finally notified. The proposal of JNPT is seen to be based on the stipulations contained in the Working Guidelines issued to operationalise the Tariff Policy, 2018.

- (iv). Taking into account the Total Toll collection amount considered by MJPRCL and the traffic of the cargo items during the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24, the JNPT has arrived at the toll charges, which it intends to levy during the years 2021-22 to 2023-24. Each of the components are discussed in the paragraphs hereinunder:
  - (a). The JNPT has projected a traffic of 4 million TEUs, 4.3 million TEUs and 4.43 million TEUs to be handled during the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24 respectively at JNPT. The traffic as projected by JNPT for the years 2021-22 to 2023-24 is seen to be as per the Financial Analysis Report of MJPRCL.
  - (b). The average share of ICD traffic at 16.63% for the year 2021-22, 15% for the year 2022-23 and 16% for the year 2023-24 has been reported to have been excluded from the container traffic as discussed above, presumably on the ground that the ICD traffic would move by rail and not pass the toll gates. Incidentally, even during the last review of toll rates in September 2017, the share of ICD traffic had been considered by JNPT at 15% for the year 2017-18 and 16% for the year 2018-19.
  - (c). The judgment of the port with regard to the quantum of liquid cargo traffic, Cement and Other Cargo moved by Road for the years 2021-22 to 2023-24, is relied upon.
  - (d). By considering a conversion factor of 1 TEU = 12 MTs, the JNPT is seen to have converted the liquid, cement and other cargo into TEUs. The unit of measurement of liquid cargo is in terms of tonnage. Thereafter, based on the ratio of 20' and 40' containers and by applying a conversion factor of 1.5 to convert the 40' containers to TEUs, the total traffic in TEUs on which toll is to be collected has been worked out by JNPT at 5647077 TEUs, 6056456 TEUs and 6268535 TEUs for the years 2021-22 to 2023-24 respectively. The same is seen to be as per the Financial Analysis Report of MJPRCL.
  - (e). The tentative total Toll collection amount as communicated by MJPRCL to JNPT is seen to be ₹ 254.12 crores, ₹ 299.79 crores and ₹ 341.32 crores for the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24 respectively. This is seen to be as per the Financial Analysis Report of MJPRCL.
- (vi). Based on the tentative total Toll collection amount and the total traffic in TEUs on which toll is to be collected for each of the years under consideration as discussed above, the toll rate has been worked out by JNPT at ₹ 450/- per TEU, ₹ 495/- per TEU and ₹ 544.50 per TEU for the years 2021-22, 2022-23 and 2023-24 respectively. The JNPT has proposed to revise only the toll rates pertaining to the Containers. The existing toll rates in respect of Project Cargo and Liquid Cargo handled by road at ₹ 22/- per MT and in respect of Cement/ LPG at ₹ 5/- per MT, is proposed to be maintained at the existing level by the JNPT without any change.
- (vii). It is noteworthy that the initial proposal of levy of toll charges by JNPT in the year 2016 had emanated in view of Government's policy of Ease of doing business and for decongesting the roads leading to the JNPT. Now, the proposal of the port to review the toll rates of containers is to enable M/s. MJPRCL to service its debt obligations towards the port. In view of the above and based on the workings in support of the proposed toll rates

as discussed in the preceding paragraphs, this Authority is inclined to grant approval for the levy of toll charges as proposed by the Port in its proposal, for the years 2021-22 to 2023-24.

- (viii). As brought out earlier, based on the stipulations contained in Clauses 5.7.1, 5.7.3 and 5.7.4 of the Working Guidelines issued to operationalise the Tariff Policy, 2018, the JNPT has started levying the proposed rates on an adhoc basis with effect from 01 May 2021. As such, the toll rates approved now, is deemed to have come into effect from 01 May 2021.
- (ix). The Tariff Policy, 2018, read with the Working Guidelines issued to operationalize the Tariff Policy, stipulates prescription of Performance Standards. In this connection, it is recalled that during the proceedings relating to the fixation of toll charges in September 2017, the JNPT had then stated that since the levy is on account of abolition of Toll at Toll Gates, no performance standard is connected with the same which can be made applicable.

12.1. In the result, and for the reasons give above, and based on a collective application of mind, this Authority approves replacement of the existing toll charges in the existing Scale of Rates of JNPT with the following:

**“6.7: Toll charges/ User fees:**

Port will collect the following charges on container (TEU) and other general cargoes going in and out of all Gate complexes (at JNPT, NSICTPL, GTIPL, NSIGTPL, BPCL & BMCTPL) from Shipping Lines/ Agents/ Tank Farm operators (delivered by road)/ Consignee etc.)

Sr. No.	Particulars	Toll charges in ₹
1.	Container (per TEU)	450/- per TEU
2.	Project Cargo & Liquid Cargo handled by road	22/- per MT
3.	Cement / LPG	5/- per MT

(**Note:** The toll rate as given at sl.no. 1 above will be increased by 10% per annum during the years 2022-23 and 2023-24 i.e. ₹ 495 per TEU and ₹ 544.50 per TEU respectively.)

12.2. Since the levy of revised toll at the Gates of JNPT is already in vogue since 01 May 2021, the revised toll charges is deemed to have come into effect from 01 May 2021 and shall remain co-terminus with the validity of the rates as approved in the general revision Scale of Rates of JNPT. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Ext./388/2021-22]